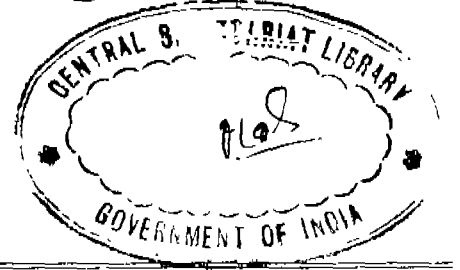




भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 51]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, मार्च 1, 2001/फाल्गुन 10, 1922

No. 51]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 1, 2001/PHALGUNA 10, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 1 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/60/2000-टीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, तूतीकोरिन पत्तन न्यास में घाटभाड़े की वसूली करने के प्रयोजन से "ताम्र सांद्रण" का "अयस्क एवं खनिज" के रूप में वर्गीकरण करने के संबंध में मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि. द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/60/2000-टीपीटी

मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि०

..... आवेदक

बनाम

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

..... प्रत्यर्थी

आदेश

(14 फरवरी 2001 को पारित)

मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) द्वारा घाटभाड़ा प्रभारित करने के प्रयोजन से "ताम्र सांद्रण" का "अयस्क एवं खनिज" के अंतर्गत वर्गीकरण करने के

संबंध में अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है। उन्होंने टीपीटी द्वारा मार्च 1997 में ताम्र सांद्रण के लिए लागू की गई घाटभाड़े की पृथक दर समाप्त करने का अनुरोध किया है।

2. मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने अपने अभ्यावेदन में टीपीटी द्वारा वर्तमान में प्रभासित किए जा रहे 55/- रु० प्रति मी.ट. के बजाय 19/- रु० प्रति मी.ट. की दर पर घाटभाड़ा प्रभासित करने के लिए ताम्र सांद्रण का "अयस्क एवं खनिज" के अंतर्गत वर्गीकरण करने के संबंध में निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) जिस का मूल्य उसके मार्जिन पर निर्भर नहीं करता।
 - (ii) उनका कच्चे माल या तैयार ताम्र की कीमतों पर कोई नियंत्रण नहीं है और उन्हें ऐसा प्रगालक (स्मेल्टर) चलाने के लिए सार्वभौमिक मानकों के अनुसार प्रचालन करना होता है जो समूचे विश्व में ताम्र संसाधन की विलक्षण विशेषता है। अतः हमारे मामले में जिस के मूल्य या मात्रा से घाटभाड़े का कोई संबंध नहीं है।
 - (iii) इसके अलावा उन्होंने चूंकि भारी निवेश किया है अतः लागत बहुत अधिक आती है जबकि मार्जिन बहुत कम मिलता है।
 - (iv) उनके स्मेल्टर के प्रचालन से देश को प्रतिवर्ष 150 मिलियन अमरिकी डालर की विदेशी मुद्रा की बचत होती है।
 - (v) तलछट को गहरा करने, प्रहस्तन सुविधाओं को बढ़ाने, जलयानों को बर्थ मिलाने और माल (कार्गो) को उतारने के काम में तेजी लाने के लिए घाटभाड़े में की गई वृद्धि से उन्हें अभी तक लागत में बचत का वांछित लाभ नहीं मिल पाया है और वे अभी तक बर्थ मिलाने तथा कार्गो को उतारने में हुए विलंब के कारण परेशानी उठा रहे हैं।
- तलछट को गहरा करने से अधिक कार्गो के आने में तो सुविधा हुई है परंतु प्रहस्तन सुविधाओं में तदनुरूपी वृद्धि न होने से उन्हें अधिक इंतजार करना पड़ता है और भारी विलंब भाड़ा देना पड़ता है (पिछले वर्ष में ही लगभग 63 लाख रु० का विलंब भाड़ा देना पड़ा)।
- (vi) अधिक गहराई की आवश्यकता वाली ऐसी ज़िंको के लिए जिनके लिए तलकर्षण लिया जाता है, तलछट को गहरा करने से फ़ायदा होगा और इसीलिए केवल उन्हीं ज़िंसों के लिए लेवी में वृद्धि करना उचित होगा जबकि उनके मामले में ऐसा लागू नहीं होता।
 - (vii) ऐल्युमिनियम प्रगलन, परिष्करण और बिक्री की दृष्टि से ताम्र जैसी अलौह धातु है और उसके कच्चे माल बॉक्साइट पर 26/- रु० प्रति टन की दर पर घाटभाड़ा निर्धारित है।

(viii) समूचे विश्व में सीमाशुल्क वर्गीकरण के अनुसार ताम्र सांद्रण अध्याय 26 के अधीन वर्गीकृत अयस्क और खनिजों के अंतर्गत आता है ।

3. मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० का अभ्यावेदन विभिन्न प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधिक संस्थाओं और टीपीटी को भी अपने-अपने अभिमत देने के लिए परिचालित किया गया । उनसे प्राप्त अभिमतों का सार इस प्रकार है :-

तृतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

- (i) मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने वर्ष 1996 में तृतीकोरिन पत्तन न्यास के माध्यम से कार्गो का आयात शुरू किया । उस समय पत्तन की दरों के मान में कार्गो के लिए घाटभाड़े की कोई दर विनिर्दिष्ट नहीं थी । अतः पत्तन की दरों के मान के प्रावधान के अनुसार " अन्यथा विनिर्दिष्ट न किए गए (थोक) माल " के लिए लागू घाटभाड़ा (36/- रु० प्रति मी.ट.) कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी प्रभारित किया जाता था ।
- (ii) उसी दौरान जिस के लिए पृथक घाटभाड़ा दर निर्धारित करने की कार्रवाई की गई क्योंकि ऐसी संभावना थी कि इस पत्तन के माध्यम से कार्गो का यातायात निरंतर होता रहेगा । दानेदार कार्गो के लिए चेन्नई पत्तन न्यास में उस समय प्रचलित दर के आधार पर ताम्र सांद्रण के लिए 55/- रु० की दर पर पृथक घाटभाड़ा निर्धारित करने के प्रस्ताव को जनवरी 1997 में सरकार द्वारा अनुमोदित किया गया और 19 मार्च 97 से यह प्रभावी हुआ ।
- (iii) पत्तन की दरों के मान के अंतिम संशोधन के समय (1999 में) यह निर्णय लिया गया था कि जिस के लिए घाटभाड़ा दर में कोई वृद्धि न की जाए क्योंकि इसका निर्धारण वर्ष 1997 में ही किया गया था । परंतु सामान्य संशोधन के समय स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने महापत्तन शुल्क प्राधिकरण से दरे कम करने का अनुरोध किया । सामान्य संशोधन के प्रस्ताव पर संयुक्त सुनवाई के दौरान, आमंत्रित किए जाने के बावजूद आवेदक का कोई भी प्रतिनिधि संयुक्त सुनवाई में नहीं आया । एकवार निर्धारित घाटभाड़ा दरों पर अगले संशोधन के संशोधन के समय ही पुनर्विचार किया जाता है ।
- (iv) दरों पर पुनर्विचार प्राधिकरण द्वारा बनाई जाने वाली एकसमान नीति के आधार पर वर्ष 2002 में पत्तन के दरों के मान में अगला संशोधन किए जाने के समय ही किया जा सकता है ।

अखिल भारतीय वार्षिक एवं उद्योग चैम्बर (एआईसीसीआई)

- (i) मैसर्स स्टरलाइट (इंडिया) लि० का पत्तन के यातायात और राजस्व में काफी योगदान रहता है । यह लघु उद्योगों के विकास में भी सहायक है और सैकड़ों लोगों को रोजगार के अवसर भी उपलब्ध कराता है ।

- (ii) पत्तन को उद्योग का प्रस्तावित प्रसार होने से घाटभाड़ा एवं अन्य प्रभारों से और अधिक अभिलाभ होगा ।
- (iii) मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० का घाटभाड़ा कम करने का अनुरोध यथोचित है ।

तूतीकोरिन स्टीमर एजेंट संघ (टीएसएए)

- (i) सीमा शुल्क प्रशुल्क में ताम्र अयस्क और सांद्रण को अध्याय 26 के अंतर्गत लौह, ऐल्युमिनियम, निकल, कोबाल्ट, लैड, जिंक अयस्क और सांद्रण के साथ वर्गीकृत किया गया है ।
- (ii) टीपीटी में घाटभाड़ा देय राशि की वसूली के लिए केवल ताम्र अयस्क और सांद्रणों को छोड़कर उपर्युक्त सभी मदों को अयस्क और खनिज माना जाता है ।

भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग चैम्बर (आईसीसीआई)

- (i) टीपीटी द्वारा वर्तमान में वसूल किया जा रहा घाटभाड़ा अन्य महापत्तनों द्वारा इसी प्रकार के अयस्कों एवं खनिजों के लिए वसूल किए जाने वाले घाटभाड़े की तुलना में बहुत अधिक है । परिणामस्वरूप मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० अपने प्रतियोगियों के साथ बाजार में प्रतिस्पर्धा नहीं कर पाएगा ।
- (ii) यदि टीपीटी के माध्यम से प्रचालन की लागत प्रतिस्पर्धी होगी तो मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० अपनी उत्पादन क्षमता में वृद्धि कर सकेगा और इससे तूतीकोरिन पत्तन न्यास को भी अधिक यातायात और राजस्व की प्राप्ति होगी ।

मैसर्स एमएमटीसी लि०

एमएमटीसी जो वर्तमान में मैसर्स हिंदुस्तान कौपर लि०, कलकत्ता की ओर से ताम्र सांद्रण का आयात कर रहा है मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० के इस प्रस्ताव से पूरी तरह सहमत है कि ताम्र सांद्रण का वर्गीकरण चूंकि अयस्क एवं खनिजों के रूप में होगा और इसीलिए ताम्र सांद्रण के आयात के लिए घाटभाड़ा प्रभार भी "अयस्कों एवं खनिजों" के अंतर्गत अन्य आयातों के समान ही होंगे ।

4.1 इस मामले में 23 जनवरी, 2001 को टीपीटी में संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई के दौरान, निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि०

- (i) ताम्र सांद्रण का आयात जो वर्तमान में चार लाख टन है, निरंतर बढ़ रहा है । हम इसके मुख्य प्रयोक्ता हैं ।

- (ii) हमारा कार्गो "अयस्कों एवं खनिजों" के अंतर्गत वर्गीकृत होना चाहिए । परंतु इसे पृथक् मद के रूप में वर्गीकृत किया गया है । अतः हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण से अनुरोध करते हैं कि हमारे कार्गो को आगे से "अयस्को एवं खनिजों" के अंतर्गत वर्गीकृत किया जाए ।
- (iii) हमने बोर्ड के समक्ष विरोध प्रदर्शित किया है और विरोधस्वरूप घाटभाड़े का भुगतान कर रहे हैं ।
- (iv) ताम्र सांद्रण का प्रक्रिया आधारित उपचार किया जाता है, और अन्य सभी अयस्को एवं खनिजों का भी इसी प्रकार उपचार किया जाता है ।
- (v) ताम्र सांद्रण बॉक्साइट के अधिक सदृश है ।

तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी)

- (i) दरो के मान में थोड़ा-थोड़ा करके सशोधन करना उचित नहीं है ।
- (ii) स्टैरलाइट को यथोचित समय पर विरोध करना चाहिए था । वे सामान्य सशोधन के मामले की सुनवाई में उपस्थित नहीं हुए । अब वे ऐसा नहीं कर सकते ।
- (iii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को ऐसी याचिकाओं का समर्थन नहीं करना चाहिए । हम इसका विरोध करते हैं ।
- (iv) उन्होंने बोर्ड के समक्ष विरोध प्रदर्शित किया । परंतु हम यह स्वीकार नहीं कर सकते कि ताम्र सांद्रण "अयस्को और खनिजों" के सदृश है ।
- (v) कोचीन पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास के ताम्र सांद्रण के लिए प्रभार टीपीटी की तुलना में काफी अधिक है ।
- (vi) यह दर 1997 में निर्धारित की गई थी । हमने चार वर्षों से कोई सशोधन नहीं किया है ।
- (vii) कम मात्रा के कार्गो के लिए स्थूल वर्गीकरण होगा और बचे हुए अन्य कार्गो के लिए अलग वर्गीकरण होगा ।
- (viii) उन्हें हाल में तलकषण का फायदा मिला है । वे भीड़-भाड़ होने की शिकायत नहीं कर सकते । कार्गो को हटाने की जिम्मेदारी उनकी है ।
- (ix) सीमाशुल्क ताम्र सांद्रण को "अयस्को एवं खनिजों" के रूप में वर्गीकृत कर सकता है । जैसे - जैसे मात्रा बढ़ती जाती है और कार्गो महत्वपूर्ण होता जाता है तो हमें

विशिष्ट लागत का ध्यान रखना पड़ता है। (घाटभाड़े के प्रयोजन से थर्मल कोल को "कोयले" से भिन्न क्यों माना जाता है ?)

- (x) वर्गीकरण में इस समय कोई परिवर्तन करने से वित्तीय बाधा आएगी। उसके लिए प्रशुल्क में समायोजन करना पड़ेगा।
- (xi) इस मामले का समाधान वर्ष 2002 में किए जाने वाले अगले संशोधन के समय किया जा सकता है।
- (xii) वे नियमित रूप से भुगतान कर रहे हैं। अब उनका कोई "विरोध" नहीं है। उन्होंने शुरू-शुरू में एकवार विरोध किया था।

भारतीय वाणिज्य एवं उद्योग चैम्बर (आईसीसीआई)

- (i) तकनीकी दृष्टि से, ताम्र सांद्रण खनिज है।
- (ii) कार्गो की मात्रा बढ़ने पर घाटभाड़ा कम होना चाहिए।

4.2 मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने भी संयुक्त सुनवाई के दौरान लिखित निवेदन प्रस्तुत किया। उसमें उन्होंने पहले दिए गए तर्कों को दुहराते हुए अनुरोध किया कि ताम्र सांद्रण पर अयस्को एवं खनिजों के अनुसार घाटभाड़ा निर्धारित किया जाए।

5. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों पर विचार करने पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) यह मामला टीपीटी में "ताम्र सांद्रण" के लिए निर्धारित घाटभाड़ा दर से संबंधित है।
- (ii) 55/- ₹० प्रति मी.ट. की प्रचलित दर 19 मार्च 1997 को सरकार की मजूरी मिलने पर निर्धारित की गई थी। टीपीटी में 1999 में प्राधिकरण द्वारा दरों के मान में किए गए सामान्य संशोधन के दौरान इस दर में कोई परिवर्तन नहीं किया गया। दूसरे शब्दों में कह सकते हैं कि चार वर्ष से इसमें कोई परिवर्तन नहीं हुआ।
- (iii) मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने तर्क दिया है कि उन्होंने 1999 में दरों में कमी करने का अनुरोध किया था। परंतु टीपीटी ने इसका समर्थन नहीं किया। और याचिकाकर्ता ने संयुक्त सुनवाई में भाग नहीं ले पाने से अपने पक्ष को प्रस्तुत करने का अवसर गंवा दिया।

इस मामले में टीपीटी का मुख्य विवाद यह रहा है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा दरों के मान में थोड़ा-थोड़ा ऊपरके परिवर्तन/समर्थन नहीं करने दिया

जाएगा ; 1999 में हुई संयुक्त सुनवाई में इस मामले में विरोध करने में असफल रहने के कारण मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० को अब लगभग 2002 में किए जाने वाले अगले संशोधन का इंतजार करना चाहिए ।

- (iv) जैसा कि टीपीटी ने इंगित किया है कि दरों के मान के संबंध में आम प्रथा यह रही है कि कम मात्रा के कार्गो के लिए स्थूल वर्गीकरण किया जाता है और बचे हुए अन्य कार्गो का बाद में पृथक वर्गीकरण किया जाता है ।

मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने 1996 में टीपीटी के माध्यम से कार्गो (अर्थात् ताम्र सांद्रण) का आयात करना शुरू किया । उस समय इस प्रकार के कार्गो के लिए घाटभाड़े की कोई दर विनिर्दिष्ट नहीं थी । अतः दरों के मान में दिए गए प्रावधान के अनुसार "अन्यथा विनिर्दिष्ट न किए गए (थोक) माल" के लिए 36/- रु० प्रति मी.ट. की दर पर घाटभाड़ा प्रभारित किया जाता था । उसी दौरान जिस के लिए पृथक घाटभाड़ा निर्धारित करने की कार्यवाही की गई क्योंकि ऐसी संभावना थी कि इस पत्तन के माध्यम से कार्गो का यातायात निरंतर होता रहेगा । दानेदार कार्गो के लिए चेन्नई पत्तन न्यास में उस समय प्रचलित दर के आधार पर ताम्र सांद्रण के लिए 55/- रु० की दर पर पृथक घाटभाड़ा निर्धारित करने के प्रस्ताव को जनवरी 1997 में सरकार द्वारा अनुमोदित किया गया और 19 मार्च 97 से यह प्रभावी हुआ ।

आईसीसीआई ने इस बात पर जोर दिया कि आम प्रथा यह है कि इस कार्गो की मात्रा जितनी बढ़ती है, घाटभाड़ा उतना ही कम हो जाता है । इस संबंध में यह स्वीकार करना ही पड़ेगा कि टीपीटी ने बिल्कुल सही विरोध किया है कि वर्गीकरण में अब कोई परिवर्तन करने से वित्तीय बाधा उत्पन्न होगी, इससे सामान्य प्रशुल्क संशोधन के लिए अपनाया जाने वाला वित्तीय मॉडल प्रभावित होगा । परिणामस्वरूप प्रशुल्क में समायोजन करना आवश्यक हो जाएगा । ऐसा हाने के कारण, जैसाकि पहले बताया गया है कि इस मुद्दे का सर्वोत्तम समाधान वर्ष 2002 के आस-पास किए जाने वाले अगले प्रशुल्क संशोधन के समय ही किया जा सकता है ।

- (v) मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने संयुक्त सुनवाई में बताया कि उन्होंने न्यासी बोर्ड के समक्ष दर अधिक होने के बारे में विरोध प्रदर्शित किया था और वे "विरोध स्वरूप" घाटभाड़े का भुगतान कर रहे हैं । इस कथन का मोके पर ही जोरदार विरोध करते हुए टीपीटी ने कहा कि "उन्होंने शुरू-शुरू में केवल एकबार ही विरोध किया था, अब उनका कोई विरोध नहीं है, और वे नियमित रूप से घाटभाड़े का भुगतान कर रहे हैं ।" यह स्वीकार करते हुए कि मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने न्यासी बोर्ड के समक्ष अपना विरोध प्रदर्शित किया था, टीपीटी ने श्रेणीवार बताया कि "ताम्र सांद्रण" को "अयस्क एवं खनिज" शीर्ष के

अंतर्गत मानने का प्रस्ताव बिल्कुल भी स्वीकार्य नहीं है। दूसरे शब्दों में कहा जा सकता है कि यह विवाद बोर्ड स्तर पर किसी भी प्रकार का विचार करने के लिए लंबित नहीं है। कोई नई प्रशुल्क नियामक व्यवस्था किए जाने पर इस प्रकार के प्रशुल्क मामलों में न्यासी बोर्ड को बोलने का कोई अधिकार नहीं होगा। अतः याचिकाकर्ता द्वारा टीपीटी के न्यासी पूर्व किए गए विरोध का हवाला देने का कोई खास परिणाम नहीं होगा।

- (vi) टीएसए ने याचिका का समर्थन करते हुए यह तर्क दिया है कि सीमाशुल्क सूची में "ताम्र अयस्कों और सांद्रणों" को अध्याय 26 के अंतर्गत लौह, ऐल्युमिनियम, निकल, कोबाल्ट, लैड, जिंक अयस्को और सांद्रणों के साथ वर्गीकृत किया गया है। आईसीसीआई ने समर्थन करते हुए यह भी कहा कि तकनीकी दृष्टि से कहे तो ताम्र सांद्रण खनिज है। मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने स्वयं भी इस तर्क के समर्थन में कहा है कि "ताम्र सांद्रण" का भी अन्य सभी अयस्को एवं खनिजों के समान प्रक्रिया आधारित उपचार किया जाता है।

टीपीटी ने इस तर्क का यह कहकर जबरदस्त विरोध किया है कि हालांकि सीमाशुल्क ने ताम्र सांद्रण का "अयस्को एवं खनिजों" के अंतर्गत वर्गीकरण किया है लेकिन टीपीटी को विशिष्ट लागत का ध्यान रखना पड़ेगा क्योंकि जैसे-जैसे मात्रा बढ़ती है वैसे-वैसे कार्गो महत्वपूर्ण हो जाता है। इसके समर्थन में घाटभाड़ा के प्रयोजन से "थर्मल कोल" को कोयले से भिन्न माने जाने का उदाहरण दिया गया है। इस तर्क को नजरअंदाज करना मुश्किल होगा।

- (vii) मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने इसके समानांतर यह तर्क दिया है कि ताम्र सांद्रण का आयात जो वर्तमान में चार लाख मी.ट. प्रतिवर्ष के स्तर पर किया जा रहा है, निरंतर बढ़ता जा रहा है। अतः टीपीटी का मुख्य प्रयोक्ता होने के कारण मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० बेहतर प्रतिफल पाने का हकदार होना चाहिए। जैसा कि उपर्युक्त (iii) में बताया गया है कि टीपीटी ने इस विवाद को यह कहकर स्वीकार कर लिया है कि अगले संशोधन के समय दसों पर पुनर्विचार किया जा सकता है।

- (viii) मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० ने यह तर्क दिया है कि घाटभाड़े में वृद्धि तलछट को गहरा करने और प्रहस्तन सुविधाओं को बढ़ाने के लिए की गई थी। परंतु इस वृद्धि से लागत में बचत के वांछित परिणाम नहीं मिल पाए। तलछट के गहरा होने से निस्संदेह कार्गो के अधिक यातायात में सुविधा हुई है परंतु उनके द्वारा यह आरोप लगाया गया है कि प्रहस्तन सुविधाओं में तदनुसूची वृद्धि न होने से देर तक इंतजार करने और भारी विलंब शुल्क वहन करने के कारण असंतुलन पैदा हो गया है। इसके संबंध में टीपीटी की यह प्रतिक्रिया रही है कि मैसर्स स्टरलाइट

इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० को निश्चित ही हाल के तलकषण से कणों के आमाप के स्केल का लाभ उठाने से फायदा मिला है ; वे भीड़-भाड़ के बारे में शिकायत नहीं कर सकते क्योंकि कार्गो को वहाँ से हटाने की जिम्मेदारी उनकी है ।

प्राधिकरण के लिए इस स्तर पर इन प्रचालन विवरणों की जाँच करना प्रासंगिक नहीं है । हाल के तलकषण की लागत जलयान संबंधी प्रभारों के लिए वसूल की जाने वाली हाल में अधिसूचित तलकषण की पृथक दर के जरिये पूर्ति किए जाने के लिए है । मार्च 1997 में अधिसूचित " ताम्र सांद्रण " की घाटभाड़ा दर में परिवर्तन करने का कोई औचित्य नहीं है ।

(ix) आईसीसीआई ने यह आरोप लगाया है कि टीपीटी द्वारा वसूल किया जाने वाला घाटभाड़ा अन्य महापत्तनों द्वारा इसी प्रकार के अयस्कों एवं खनिजों के लिए वसूल किए जाने वाले घाटभाड़े की तुलना में बहुत अधिक है । संयुक्त सुनवाई के समय टीपीटी ने इस कथन का मौके पर ही यह कहकर विरोध किया था कि "टीपीटी की तुलना में कोचीन पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास के ताम्र सांद्रण के प्रभार काफी अधिक हैं ।" और इस विरोध को अभी तक चुनौती नहीं दी जा सकी है ।

(x) सर्वोपरि, दरों के मान में इस प्रकार बीच-बीच में थोड़ा-थोड़ा परिवर्तन करने की मांग करना उचित नहीं है ।

6. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, प्राधिकरण को मैसर्स स्टरलाइट इंडस्ट्रीज (इंडिया) लि० की इस स्तर पर ताम्र सांद्रण के घाटभाड़े की दर में संशोधन करवाने की याचिका में कोई दम नजर नहीं आता । अतः उनके अनुरोध को खारिज किया जाता है ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/2000/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 1st March, 2001

No. TAMP/60/2000-TPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by M/s. Sterlite Industries (India) Limited relating to classification of 'copper concentrate' as 'ore and minerals' for the purpose of levy of wharfage at the Tuticorin Port Trust, as in the Order appended hereto.

63161/2001-2

SCHEDULE

Case No. TAMP/60/2000-TPT

M/s. Sterlite Industries (India) Limited

Applicant

Vs

The Tuticorin Port Trust (TPT)

Respondent

ORDER

(Passed on this 14th day of February 2001)

M/s. Sterlite Industries (India) Limited have submitted a representation relating to classification of 'copper concentrate' under 'ore and minerals' for the purpose of charging wharfage by the Tuticorin Port Trust (TPT). They have requested for removal of the separate rate of wharfage for copper concentrate introduced by the TPT in March 1997.

2. In their representation, M/s. Sterlite Industries have given the following points for classification of copper concentrate under 'ore and minerals' for charging wharfage @ Rs.19/- per MT instead of Rs.55/- per MT being presently charged by the TPT:

- (i). The price of the commodity is independent of their margin.
- (ii). They also have no control over the raw material or finished copper prices and have to operate as per the global norms of running a smelter which is unique feature to copper processing all over the world. Therefore, the wharfage can have no relation to the price or volume of the commodity in our case.
- (iii). In addition, they have made a heavy investment and suffer from the resultant high cost involvement for a wafer thin margin.
- (iv). By the operation of their smelter, the country saves foreign exchange to the tune of US \$ 150 million per annum.
- (v). The wharfage increase meant for deepening the draft, increase the handling facilities, quickening of berthing of vessels and unloading of cargo has incidentally not given them the desired benefit of cost saving and they still continue to suffer due to delay of berthing and unloading of cargo.

The deepening of the draft has facilitated more cargo arrivals but the lack of corresponding increase in handling facilities has created an imbalance resulting in more waiting and heavy demurrage (last year alone the demurrage was about Rs.63 lacs.).

- (vi). The commodities which require such depth for which the dredging is undertaken, will benefit out of such deepening and, therefore, the increase in levy will be justifiable only to those commodities, whereas in their case it is not so.
- (vii). Aluminium is a similar non-ferrous metal in terms of smelting, refining and trading akin to copper and the wharfage on its raw material bauxite is fixed @ Rs.26/- per tonne.
- (viii). As per Customs classification, world over, the copper concentrate comes under ores and minerals classified under Chapter 26.

3. The representation of M/s. Sterlite Industries was circulated to various representative bodies of users and also to the TPT for comments. The comments received from them are summarised below:

Tuticorin Port Trust (TPT)

- (i). M/s. Sterlite Industries started importing the cargo through Tuticorin Port during 1996. At that point of time there was no specific wharfage rate for the cargo in the Scale of rates of the Port. Therefore, as per the provision of the Scale of Rates of the Port, the wharfage for "goods otherwise not specified (bulk)" (Rs.36/- per MT) was charged for handling the cargo.
- (ii). In the meantime, action was taken to fix a separate wharfage rate for the commodity as it was expected that the cargo would be continuously moved through this Port. The proposal to fix a separate wharfage @ Rs.55/- for copper concentrate based on the then prevailing rate at the CHPT for cargo in granule form was approved by the Government in January 1997 and was made effective from 19 March 97.
- (iii). During the last general revision of Scale of Rates of the Port (1999), it was decided not to increase the wharfage rate for the commodity as it was fixed only during 1997. But, at the time of the general revision the Sterlite Industry requested the TAMP to reduce the rate. During the joint hearing of the general revision proposal, despite invitation, no representative of the Applicant attended the joint hearing. The wharfage rate once fixed is to be reviewed only during the next revision.
- (iv). The rate may be reviewed at the time of the next revision of Port's Scale of rates during 2002 based on a uniform policy to be evolved by the Authority.

All India Chamber of Commerce and Industry (AICCI)

- (i). M/s. Sterlite Industries contribute considerable traffic and revenue to the Port. It also helps in the development of small industries and offers employment opportunities to hundreds of people.
- (ii). The Port will gain more by way of wharfage and other charges by the proposed expansion of the industry.
- (iii). The request of M/s. Sterlite Industries for reducing the wharfage is justified.

Tuticorin Steamer Agent's Association (TSAA)

- (i). In the Customs tariff, Copper ores and concentrates are classified along with Iron, Aluminium, Nickel, Cobalt, Lead, Zinc ores and concentrates under Chapter 26.
- (ii). For levy of wharfage dues, all the above-mentioned items are treated as ores and minerals except Copper ores and concentrates at the TPT.

Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI)

- (i). The wharfage presently being collected by the TPT is very high compared to the wharfage collected by other Major Ports for the same kind of ores and minerals. As a result, M/s. Sterlite Industries will not be competitive in the market with their competitors.
- (ii). If the cost of operation through the TPT is competitive, M/s. Sterlite Industries can expand their production capacity substantially and, in turn, the Tuticorin Port will have more traffic and revenue.

M/s. M.M.T.C. Limited

The MMTC which is presently importing copper concentrate on behalf of M/s. Hindustan Copper Limited, Calcutta, fully agrees with the proposal of M/s. Sterlite Industries India Ltd.

that copper concentrate shall be classified as 'ore and minerals'; and, therefore, wharfage charges for import of copper concentrate shall be same as other imports under 'ores and minerals'.

4.1. A joint hearing in this case was held at the TPT on 23 January 2001. During the joint hearing, the following submissions were made:

M/s. Sterlite Industries (India) Limited

- (i). The imports of copper concentrate which is presently at four lakh tonnes is steadily increasing. We are a prominent user.
- (ii). Our cargo must go under 'Ores and Minerals'; but, has been classified as a separate item. We now request the TAMP to classify our cargo under 'Ores and Minerals' prospectively.
- (iii). We had protested to the Board and have been paying wharfage under protest.
- (iv). Copper concentrate is to be given a process based treatment; and, all ores and minerals are similarly treated.
- (v). Copper concentrate is more akin to Bauxite.

The Tuticorin Port Trust (TPT)

- (i). Piecemeal revision of Scale of Rates is not good.
- (ii). Sterlite should have objected at the appropriate time. They did not attend the hearing of the general revision case. They cannot do so now.
- (iii). TAMP should not encourage such petitions. We object.
- (iv). They did object to the Board. But, we can not accept that copper concentrate is the same as 'Ores and Minerals'.
- (v). The COPT and the CHPT charges much more for copper concentrate compared to the TPT.
- (vi). This rate was fixed in 1997. We have not revised for four years.
- (vii). Broad classification will be there for cargo of small quantities. Other cargo that pick up will have a separate classification.
- (viii). They have benefited by recent dredging. They cannot complain about congestion. Evacuation is their responsibility.
- (ix). Customs may classify copper concentrate as 'Ores and Minerals'. We have to go into specific costing when the volume increases and the cargo becomes important. (Why is Thermal Coal treated differently from 'Coal' for the purpose of wharfage?)
- (x). Any change in the classification now will have financial implication. That will require tariff adjustment.
- (xi). This issue can be settled at the next revision in 2002.
- (xii). They are paying regularly. There is no 'protest' now. They had protested initially once.

Indian Chamber of Commerce and Industry (ICCI)

- (i). Technically, copper concentrate is a mineral.

- (ii). As volume of cargo goes up, its wharfage must come down.

4.2. M/s Sterlite Industries also submitted a written submission during the joint hearing reiterating their arguments made earlier and requested for fixing wharfage on copper concentrate in line with ores and minerals.

5. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). This case relates to the wharfage rate prescribed at the TPT for 'copper concentrate'.
- (ii). The prevailing rate of Rs.55/- PMT was prescribed on 19 March 1997 with sanction of the Government. During the general revision of the Scale of Rates of the TPT in 1999 by this Authority this rate was not altered. In other words, it has remained unchanged for four years.
- (iii). M/s. Sterlite Industries (India) Limited have argued that they did request for a (downward) revision in 1999. But, the TPT did not support it. And, the Petitioner failed to participate in the joint hearing and lost the opportunity of canvassing their cause.

The main contention of the TPT in this case has been that piecemeal tinkering with the Scale of Rates shall not be allowed/ encouraged by the TAMP; having failed to agitate this issue at the time of the joint hearing in 1999, M/s. Sterlite Industries (India) Limited must wait till the next revision around 2002.

- (iv). As has been pointed by the TPT, the normal practice in Scale of Rates is to have a broad classification for cargo of small quantities. Other cargo that pick up get singled out for separate classification subsequently.

M/s Sterlite Industries (India) Limited started importing the cargo (i.e., copper concentrate) through the TPT in 1996. At that time, there was no specific wharfage rate for this cargo. Therefore, as per the provision in the Scale of Rates, the wharfage for 'goods otherwise not specified (bulk)' of Rs.36/- PMT was charged. In the meanwhile, action was taken to fix a separate wharfage rate for the commodity as it was expected that the cargo would be continuously moved through the TPT. The proposal to fix a separate wharfage @ Rs.55/- PMT for 'copper concentrate' based on the then prevailing rate at the Chennai Port Trust for such cargo in granular form was sanctioned by the Government in January 1997 and made effective from 19 March 1997.

The ICCI have stressed that, in conformity with the general practice, as the volume of this cargo goes up, its wharfage rate must come down. In this connection, it has to be recognised that, as has rightly been contended by the TPT, any change in the classification now will have financial implications affecting the financing model adopted for the general tariff revision thereby necessitating a tariff adjustment. That being so, as stated earlier in (iii) above, this issue can best be settled at the time of the next tariff revision around 2002.

- (v). At the joint hearing, M/s. Sterlite Industries (India) Limited stated that they had protested to the Board of Trustees about the excessive rate and had been paying wharfage 'under protest'. Countering this statement emphatically on the spot, the TPT has observed that "they had protested initially once; there is no 'protest' now; and they are paying regularly." While admitting that M/s. Sterlite Industries (India) Limited did object to the Board of Trustees, the TPT has categorically stated that the proposal to treat 'copper concentrate' under the heading 'Ores and Minerals' has just not been acceptable to it. In other words, this dispute is not pending for any consideration at the Board level. In any case, with the emergence of the new tariff regulatory mechanism, the Board of Trustees will have no say in such tariff matters. That being so, it will not be of much consequence for the Petitioner to refer to some protest they had made a long time ago to the Board of Trustees of the TPT.

- (vi). The TSAA have supported the petition with the argument that, in the Customs List, 'Copper Ores and Concentrates' are classified along with Iron, Aluminium, Nickel, Cobalt, Lead, Zinc Ores and Concentrates, under Chapter 26. The ICCI have added their endorsement with the observation that, technically speaking, copper concentrate is a mineral. M/s. Sterlite Industries (India) Limited themselves have attempted to bolster their plea with the argument that 'copper concentrate' like all ores and minerals, is given a process-based treatment

The TPT has forcefully countered this argument to say that, even if the Customs classify copper concentrate under 'Ores and Minerals', the TPT will have to go into specific costing with the volume increases and the cargo becomes important. The example of 'thermal coal' being treated differently from 'coal' for the purpose of wharfage has been cited in support. It will be difficult to ignore this logic

- (vii). M/s. Sterlite Industries (India) Limited have parallelly argued that import of copper concentrate, which is presently at the level of four lakh MT per year, is steadily increasing. Being such a prominent user of the TPT, therefore, M/s. Sterlite Industries (India) Limited must be entitled to better consideration. As has been pointed out in (iii) above, the TPT has conceded this contention by saying that the rate can be reviewed at the time of the next revision
- (viii). M/s. Sterlite Industries (India) Limited have argued that the wharfage increase was meant for deepening the draft and increasing the handling facilities. But, the increase has not given the desired benefit of cost saving. The deepening of the draft has no doubt facilitated more cargo arrivals, but, it is alleged by them that lack of corresponding increase in handling facilities has created an imbalance resulting in more waiting and heavy demurrage. The TPT response to this has been that M/s. Sterlite Industries (India) Limited have definitely benefited by the recent dredging by gaining advantages of scale flowing from the parcel size; they cannot complain about congestion; evacuation of cargo is their responsibility

It is not relevant for this Authority at this stage to go into these operational details. The cost of the recent dredging is meant to be covered through a separate rate for dredging recently notified which is levied on vessel related charges. The change in the wharfage rate for 'copper concentrate' notified in March 1997 had nothing to do with that.

- (ix). The ICCI have alleged that the wharfage collected by the TPT is very high when compared to the wharfage collected by the other major ports for the same kind of ores and minerals. At the joint hearing, this allegation was countered on the spot by the TPT saying, "The Cochin Port Trust and the Chennai Port Trust charge much more for copper concentrate when compared to the TPT". And, this counter has remained unchallenged
- (x). All in all, there is no merit in the demand for such a midway piecemeal tinkering with the Scale of Rates.

6 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority finds no force in the petition of M/s. Sterlite Industries (India) Limited to cause a revision at this stage in the wharfage rate for copper concentrate. That being so, their request is rejected.

S SATHYAM, Chairman
[Advt/III/IV/143/2000/Exty]